

Einwohnergemeinde Bolligen
Bauverwaltung
Flugbrunnenstrasse 16
3065 Bolligen

Gemeinde Ostermundigen
Planung
Schiessplatzweg 1
3072 Ostermundigen

per Mail an:
info@fussballcampus.ch

Bern, 25. Februar 2025

Öffentliche Mitwirkung

Überbauungsordnung Fussballcampus Region Bern, Stellungnahme der Regionalgruppe Bern des VCS Verkehrsclub der Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Vorstand der VCS-Regionalgruppe Bern bedankt sich für die Gelegenheit, zum Projekt des geplanten Fussballcampus Region Bern und zur vorgeschlagenen Überbauungsordnung Stellung nehmen zu können. Das Projekt liegt in der Region, für die innerhalb des VCS Kanton Bern die Regionalgruppe Bern zuständig ist. Wir äussern uns nachfolgend schwergewichtig zu Themen, die in direktem Zusammenhang mit dem statutarischen Zweck des VCS stehen. Gemäss Statuten verfolgt der VCS als Ziel «ein menschen-, umwelt- und klimagerechtes Verkehrswesen, insbesondere nach folgenden Grundsätzen:

- sparsame Verwendung von Energie, Raum, Rohstoffen;
- minimale Umweltbelastung, vor allem durch Lärm, Erschütterungen, Schmutz- und Schadstoffe;
- Vermeidung von unnötigem Verkehrsaufkommen;
- optimale Sicherheit und Gesundheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, namentlich für Kinder, ältere Leute und Menschen mit einer Behinderung;
- Begünstigung von Verkehrsmitteln mit optimalem Wirkungsgrad;
- Förderung verkehrsarmer Raumordnungs- und Siedlungsstrukturen;
- Schutz der Natur und der Kulturgüter gegen Beeinträchtigung durch Verkehr.

Grundsätzliches

Der VCS lehnt das Projekt «Fussballcampus Region Bern» nicht grundsätzlich ab, obwohl es in Konflikt steht mit Zielen und Grundsätzen der VCS-Statuten. Der **Bedarf** für zusätzliche Fussballfelder für den Frauen-, Nachwuchs- und Amateurfussball erscheint aus regionaler Sicht ausgewiesen. Der Bau einer multifunktionalen Sporthalle (mit Bühne), eines Hallenbads, eines Neubaus für die kantonale Beobachtungsstation für Jugendliche (BEO) sowie von Bauten für Bolliger Sportvereine entspricht plausibel dargelegten Bedürfnissen von Gemeinden, Kanton und Vereinen. Die Wahl des Standorts Rörswil ist nachvollziehbar hergeleitet, und die gemeinsame Realisierung der erwähnten Vorhaben auf dem Areal bietet zweifellos **Vorteile**.

Allerdings hat das Projekt Fussballcampus Region Bern in Rörswil auch gewichtige **nachteilige Auswirkungen**. Es ist ein markanter Eingriff in die sensible Kulturlandschaft des regional definierten «Grünen Bandes» und führt zu einem Verlust von neun Hektaren wertvollem Kulturland (Fruchtfolgeflächen, FFF). Der Bau und der Betrieb des Campus führen zu beträchtlichem Energie- und Rohstoffverbrauch, bringen Lärm und Mehrverkehr, führen im Endeffekt auch zu zusätzlicher Klimabelastung.

Die Diskrepanz zwischen Projektpräsentation und UeO beseitigen

Der VCS anerkennt, dass in den veröffentlichten Informationen über das Projekt (auf der Website, in den Medienmitteilungen, in der Ausstellung und in den Unterlagen des Mitwirkungsverfahrens) **gute Absichten** zu erkennen sind, die Nachteile des Projekts zu minimieren. Beispielsweise

- durch Kompensation des FFF-Verlustes ausserhalb der Region und ökologische Aufwertungen zur Erhöhung der Biodiversität vor Ort,
 - durch optimal versickerungsfähige Böden und Kunstrasenfelder, die gemäss «höchstmöglichen Nachhaltigkeitsstandards» und nach «neuesten technologischen und ökologischen Standards» erstellt werden,
 - durch «eine CO₂-arme Erstellung des Campus», «mehrheitlich aus Holz» erstellte Gebäude und «Photovoltaik auf allen Dächern» sowie
 - durch «die Reduktion von Treibhausgasemissionen durch verschiedene Massnahmen, die den Energieverbrauch, den Abfall, den Wasserverbrauch und die Mobilität betreffen».
- (Zitate aus den FAQ der Projektwebsite, der Medienmappe und der Ausstellung vor Ort).

Es fällt jedoch auf, dass für diese hehren Zielen und Absichten im Entwurf der grundeigentümergebundenen Überbauungsordnung (UeO) – ausser bezüglich Aufwertungen – **praktisch keine verbindlichen Verankerungen** zu finden sind. Im Gegenteil: Im UeO-Entwurf finden sich auch Formulierungen, die oben zitierte Vorhaben in Frage stellen oder ihnen gar widersprechen. So soll gemäss UeO Art. 23 Abs. 3 die versprochene «Photovoltaik auf allen Dächern» nur geprüft werden, und gemäss Art. 7 Abs. 1 sollen auf dem flächengrössten Dach, dem Flachdach von Dreifachhalle/Hallenbad, auch Sportanlagen (gemäss Planskizzen ein Hartplatz umgeben mit hohen Gitterzäunen) möglich sein.

→ **Antrag 1:** Der Entwurf der UeO ist zu **überarbeiten**. Die wesentlichen **Ziele**, die in den öffentlich präsentierten Unterlagen zum Start des Mitwirkungsverfahrens punkto ökologischer Aufwertung, Qualität der Böden und Kunstrasenfelder, Baustoff Holz und PV-Nutzung sowie Treibhausgas-Reduktion bei Bau, Betrieb und Mobilität versprochen wurden, sind **in den Grundzügen in der UeO zu verankern**. Widersprüchlichkeiten sind in der UeO zu beseitigen.

Den Standortvorteil punkto öV, Fuss- und Veloverkehr nutzen

Für die Wahl des Standortes Rörswil sprach gemäss Erläuterungsbericht insbesondere die gute Erreichbarkeit mittels öffentlichem Verkehr (öV). Die nahe gelegene RBS-Station Bolligen ist im 15-Minuten-Takt (teilweise sogar im 7,5-Minuten-Takt) erreichbar, und zwar in 11 Minuten Fahrzeit ab Hauptbahnhof Bern. Der 300 m kurze Fussweg von der RBS-Station zum Fussballcampus ist allgemein zumutbar. Zudem kann der Fussballcampus aus der Region bestens per Velo (inkl. E-Bike) erreicht werden, was von vielen (aktiv oder passiv) Sportbegeisterten eigentlich auch erwartet werden darf.

Aus Sicht des VCS trägt das Projekt und die vorgeschlagene UeO diesem Standortvorteil punkto öV-Erschliessung und Potential für den Fuss- und Veloverkehr nicht genügend Rechnung. Es wird in den FAQ der Projektwebsite zwar ein **Mobilitätskonzept** versprochen, in das auch Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung einfliessen sollen. Es fehlt jedoch an klaren Zielvorgaben, wie sie sich aufgrund der übergeordneten kantonalen und regionalen **Mobilitätsstrategien** aufdrängen (vgl. Gesamtmobilitätsstrategie 2022 Kanton Bern, Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040): Es sind Massnahmen zu treffen, um prioritär die Zahl der abgeschätzten **Zu- und Wegfahrten des MIV** zu **reduzieren** und den **Modalsplit** zugunsten von öV, Fuss- und Veloverkehr zu **verändern**.

Die gemäss FAQ vorgesehene **Bewirtschaftung der Parkplätze** und die bei der Projektpräsentation auch mündlich versprochene konsequente **Bekämpfung des «Wildparkierens» und Parkplatz-Suchverkehrs** in der Umgebung des Fussballcampus gehören zu den Massnahmen, die in einem Mobilitätskonzept vorzusehen sind. Gemäss FAQ soll ein solches Konzept bei der öffentlichen Auflage des Baubewilligungsgesuchs vorliegen. Aus Sicht des VCS sollte es zumindest in den Grundzügen schon vorliegen, wenn die Regionalversammlung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) voraussichtlich gegen Ende April 2025 den Standort Rörswil im regionalen **Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept** (RGSK) 2025 als Vorranggebiet für regionale Sportstätten festlegt. Auf jeden Fall ist das Mobilitätskonzept und seine Stossrichtung bezüglich Modalsplit in der UeO verbindlich zu verankern.

→ **Antrag 2**: In der UeO ist eine Verpflichtung zur Erarbeitung und Durchsetzung eines **Mobilitätskonzeptes** zu verankern, das auf eine **Reduktion des MIV** ausgerichtet ist und in diesem Sinne eine wirksame **Parkplatzbewirtschaftung** vorsieht.

Die Zahl der Parkplätze für den MIV reduzieren und in der UeO begrenzen

Im Projekt sind insgesamt etwa 280 Parkplätze vorgesehen, darunter 120 in einer Einstellhalle und 160 als oberirdische Überlauf-Parkplätze (d.h. in erster Priorität soll in der Einstellhalle parkiert werden). Gemäss dem Fachbericht Verkehr würden an Wochentagen 100 Parkplätze ausreichen und an durchschnittlichen Wochenenden lediglich gegen 220 Parkplätze benötigt. An Wochenend-Tagen mit grossen Veranstaltungen (z.B. Spiele von Fanionteams wie erstes YB-Frauenteam) könnten 625 Parkplätze benötigt werden – davon wären nur rund 45 Prozent vom Parkplatz-Angebot auf dem Campus-areal abgedeckt.

Diese Zahlen aus dem Fachbericht Verkehr zeigen, dass das geplante **Parkplatz-Angebot für die meiste Zeit überdimensioniert** ist (was eine Reduktion der geplanten Parkplätze erlaubt), aber an Spitzentagen bei weitem nicht ausreicht (was grosse Anstrengungen zur Vermeidung von MIV erfordert und bei entsprechender Konsequenz weitere Parkplatz-Reduktionen ermöglicht).

Zehnjährige **Erfahrungen** mit den zwei Dreifach-**Sporthallen Weissenstein** und fünf benachbarten Spielfeldern zeigen, dass bei guter öV-Erschliessung mit weniger Parkplätzen ausgekommen werden kann. Dass das Parkplatzmanagement dort funktioniert, wurde an der Info-Veranstaltung zum Start der Mitwirkung zum Fussballcampus ausdrücklich anerkannt. Laut eingeholter Auskunft des zuständigen Sportamts reichen die 141 bewirtschafteten Parkplätze der Sporthallen Weissenstein aus; auf rund 350 Parkplätze von Unternehmen in der Umgebung habe nie zurückgegriffen werden müssen. Die Parkiergebühren (CHF 5.-/Stunde) und konsequentes Aufrufen zur Benützung des öV zeigen Wirkung.

Der Fachbericht Verkehr hat die Angaben zum Parkplatzbedarf aus dem geschätzten Verkehrsaufkommen abgeleitet, gestützt auf ein «Betriebskonzept», das – zumindest nicht unter diesem Titel – nicht in den Mitwirkungsunterlagen aufgelegt wurde. Im Fachbericht finden sich jedoch keinerlei Erörterungen, wie viele Parkplätze für den MIV rechtlich überhaupt zulässig wären.

→ **Antrag 3**: Die Zahl der geplanten unter- und oberirdischen **Parkplätze** wird ausgehend von den rechtlichen Vorgaben und Erfahrungen vergleichbarer Sportanlagen **überprüft, reduziert und in der UeO begrenzt** (mittels Angabe einer Bandbreite oder Maximalzahl). Prioritär ist die Zahl oberirdischer Parkplätze zu reduzieren. Die Parkplätze sind mit **Ladestationen** für Elektroautos auszustatten und zu **bewirtschaften**. Allenfalls für Grossanlässe benötigte **Überlauf-Parkplätze** in der Umgebung sind vertraglich zu sichern und gemäss Mobilitätskonzept zu bewirtschaften.

Weitere Bemerkungen und Anträge zu den einzelnen Mitwirkungsunterlagen

A Überbauungsplan

- Die für oberirdische Parkplätze für den MIV vorgesehene Fläche ist im Sinn von Antrag 3 zu reduzieren.
- Der vorgesehene «Erschliessungsbereich Langsamverkehr» und die Flächen für «Abstellplätze für Fahrräder» überdecken sich. Im Bauprojekt sind bauliche Massnahmen, Markierungen und Signalisierungen vorzusehen, um in diesen Mischverkehrsbereichen Konflikte zu vermeiden und die Sicherheit der Zufussgehenden zu gewährleisten.
- Der Zugang für Zufussgehende sowie die Abstellplätze, Zu- und Wegfahrten der Velofahrenden sind gegenüber der Erschliessung und Parkierung für den MIV zu priorisieren sowie sicher und attraktiv zu gestalten.

B Überbauungsvorschriften

Ergänzend zu den oben formulierten Anträgen 1 – 3 folgen Bemerkungen zu einzelnen Artikeln:

- **Zu Art. 7, Abs. 3**: Ist es rechtlich zulässig, in einer Überbauungsordnung als Vorgaben die Richtlinien von FIFA (privater, nicht steuerbefreiter Verein) und UEFA (gemeinnütziger Verein) zu nennen?

- **Zu Art. 15 – Parkierung:** Die gemäss Antrag 3 reduzierte Zahl der Parkplätze ist hier zu nennen und der Grundsatz der Parkplatzbewirtschaftung gemäss Mobilitätskonzept ist hier zu verankern.
- Abs. 3: An Stelle der Beschattung durch Bäume ist für allenfalls verbleibende oberirdische Parkplätze eine Beschattung durch PV-Anlagen zu erlauben.
- Abs. 4: Hier ist die Zahl der Abstellplätze für Velos zu nennen. Gemäss Erläuterungsbericht werden 550 Abstellplätze für Velos und Mofas geplant. Gemäss Fachbericht Verkehr werden 650 Abstellplätze vorgesehen. Die im Fachbericht Verkehr hergeleitete höhere Zahl ist in der UeO festzulegen, allenfalls als Mindestzahl.
- Falls die Abstellplätze nicht ausreichen, ist das Abstellen von Velos auch auf den MIV-Parkplätzen zu erlauben.
- Es sind auch Möglichkeiten zum Laden von E-Bikes vorzusehen.
- **Zu Art. 16 – Wegmühlegässli:**
- Der als «Fuss- und Veloweg» zu nutzende Bereich ist als Mischverkehrsfläche mit Markierungen am Boden und geeigneter Signalisation zu versehen, um die Sicherheit von Zufussgehenden und Velofahrenden zu verbessern.
- Der MIV auf dem Wegmühlegässli ist mit geeigneten baulichen Massnahmen und/oder Signalisationen (z.B. Beschränkung auf Zubringerdienst für Anwohnende, temporäre Fahrverbote) zu reduzieren und zu beruhigen (z.B. durch Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit von aktuell 40 h/km auf Tempo 30).
- **Zu Art. 17 – Kantonsstrasse – Bereich Bolligenstrasse:**
- Die blosser Erwähnung des Strassenbauprojekts des Tiefbauamtes des Kantons Bern ist einerseits mit der Vorgabe zu ergänzen, dass bei der Umsetzung dieses Projekts der Sicherheit von Velofahrenden und Zufussgehenden höchste Priorität gegeben werden muss. Andererseits sind auch die anderen Verkehrsprojekte aufzuführen, die der Fachbericht Verkehr im Zusammenhang mit dem Fussballcampus als wichtig erachtet. Dies gilt namentlich für die Verbesserung der Fuss- und Veloverbindung ab RBS-Station Bolligen, für die Sicherung eines Gehwegs entlang der Rörswilstrasse sowie für dringend nötige Verbesserungen für Velofahrende auf der Bolligenstrasse.
- Die Situation auf dieser Kantonsstrasse ist – über den Perimeter des erwähnten kantonalen Strassenprojekts hinaus, bis zum Sternen-Kreisel – schon heute für Velofahrende insbesondere in Stosszeiten gefährlich. Die Gefahrenstellen sind zwingend zu entschärfen, wenn der Fussballcampus mit Sporthalle und Vereinslokalen auch von Bolligen her von Zufussgehenden und Velofahrenden sicher erreichbar sein soll.
- **Zu Art. 23 – Energie:** Das Projekt Fussballcampus Region Bern ist als Gemeinschaftsprojekt u.a. von Gemeinden und Kanton präsentiert worden; seine Elemente sollen teilweise auch gemeinsam, gemäss Nutzungsanteilen finanziert werden. Der Kanton Bern realisiert seine Neubauten seit Jahren im **Minergie-P-Standard**; aufgrund von Auflagen des Grossen Rats zu jüngsten Baukrediten hat er Dachflächen mit PV-Anlagen auszustatten. Diese erhöhten Anforderungen sind auch bei der Realisierung des ganzen Campus-Projekts zu erfüllen, da der Kanton Bern nicht bloss das Element BEO realisiert, sondern das gesamte Projekt miterarbeitet und mitverantwortet. Es geht nicht an, die Vorgaben betreffend Energie auf das Niveau anderer Beteiligter nach unten abzuschwächen.
- Abs. 3: **PV-Anlagen** auf den Dächern sind nicht bloss zu prüfen, sondern gemäss den oben erwähnten Projektinformationen «auf allen (dafür geeigneten) Dächern» zu **realisieren**. Die Verpflichtung zur Begrünung von Dächern in Art. 19, Abs. 1 schliesst PV-Anlagen nicht aus. Die UeO ist entsprechend umzuformulieren und zu ergänzen, damit PV-Module auch

an geeigneten **Fassaden** angebracht werden müssen. Der gewonnene Solarstrom kann auch für die Lade-Infrastruktur für Elektrofahrzeuge genutzt werden.

C Änderung Zonenplan Bolligen

Gemäss Entwurf soll in Art. 5 aus der Auflistung der Zonen für öffentliche Nutzungen die «ZöN m Wegmühle» samt zugehörigen Angaben gestrichen werden. Aus Transparenzgründen soll im Gegenzug ein Hinweis auf die UeO Fussballcampus Region Bern ins Baureglement aufgenommen und in der online-Rechtssammlung der Gemeinde Bolligen gut abrufbar veröffentlicht werden.

E Änderung Räumliche Entwicklungsstrategie (RES) Ostermundigen

F Änderung Zonenpläne Ostermundigen

Analog zur Regelung für Bolligen soll die UeO Fussballcampus Region Bern auch im Baureglement der Gemeinde Ostermundigen verankert und über die Gemeinde-Website abrufbar gemacht werden.

Als flankierende Massnahmen Verkehrssicherheit und öV-Angebot verbessern

Für die anzustrebende Reduktion des Mehrverkehrs des MIV und die Verschiebung des Modalsplit zugunsten öV, Fuss- und Veloverkehr ist es unabdingbar, dass die Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende in der näheren und weiteren Umgebung des Fussballcampus Region Bern verbessert wird. Namentlich ist der Ausbau der regionalen **Veloinfrastruktur** durch die Gemeinden, die Regionalkonferenz und den Kanton verstärkt voranzutreiben (namentlich die Velobahn durchs Worblental).

Anzustreben sind aber auch Verbesserungen bei der **öV-Erschliessung** des Fussballcampus, beispielsweise durch konsequenten 15-Minuten-Taktfahrplan der **RBS-Linie S7** auch in den Abendstunden sowie an Sonntagvormittagen.

Der VCS begrüsst, dass die Gemeinde Ostermundigen laut FAQ bei der RKBM bereits einen Prüfantrag eingereicht hat, damit eine **Buslinie zum Fussballcampus** im Rahmen des Regionalen Angebotskonzepts 2027–2030 eingeführt bzw. ausgebaut werden könnte. Ausgehend von den Nutzungszeiten des Fussballcampus an den Abenden und Wochenenden sollten auch Verbesserungen bei den **Ortsbuslinien** 46 und 47 angestrebt werden. Mit durchgehendem Stundentakt an den Wochenenden auf der **Buslinie 451** könnte der regionale Fussballcampus für das Einzugsgebiet Hindelbank – Burgdorf – unteres Emmental besser erschlossen werden.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anträge und Rückmeldungen.

Mit freundlichen Grüssen



Benjamin Zumbühl
Geschäftsleiter
VCS-Regionalgruppe Bern



Bruno Vanoni
Vorstandsmitglied
VCS-Regionalgruppe Bern